

Larissa Schwedersky

**“PORQUE SÓ DE MOVIMENTO FOI SUA ALMA”:  
UM ESTUDO ANTROPOLÓGICO SOBRE HABILIDADES,  
MOVIMENTO E O CICLISMO NA CIDADE**

Trabalho de Conclusão de Curso  
submetido à Universidade Federal de  
Santa Catarina para a obtenção do  
Grau de Bacharel em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Dr. Gabriel Coutinho  
Barbosa

Florianópolis  
2017

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Schwedersky, Larissa

"PORQUE SÓ DE MOVIMENTO FOI SUA ALMA": : UM ESTUDO  
ANTROPOLÓGICO SOBRE HABILIDADES, MOVIMENTO E O  
CICLISMO NA CIDADE / Larissa Schwedersky ;  
orientador, Gabriel Coutinho Barbosa, 2017.  
67 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -  
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de  
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Ciências  
Sociais, Florianópolis, 2017.

Inclui referências.

1. Ciências Sociais. 2. Técnica. 3. Ciclismo  
Urbano. 4. Habilidades. 5. Movimento. I. Coutinho  
Barbosa, Gabriel. II. Universidade Federal de Santa  
Catarina. Graduação em Ciências Sociais. III. Título.

Larissa Schwedersky

**“PORQUE SÓ DE MOVIMENTO FOI SUA ALMA”:  
UM ESTUDO ANTROPOLÓGICO SOBRE HABILIDADES,  
MOVIMENTO E O CICLISMO NA CIDADE**

Esta Dissertação/Tese foi julgada adequada para obtenção do Título de “Bacharel” e aprovada em sua forma final Curso de Ciências Sociais da Universidade Federal de Santa Catarina

Florianópolis, 02 de março de 2017.

---

Prof. Tiago Bahia Losso, Dr.  
Coordenador do Curso

**Banca Examinadora:**

---

Prof. Gabriel Coutinho Barbosa, Dr.  
Orientador  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Prof.<sup>a</sup> Viviane Vedana, Dr.<sup>a</sup>  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Prof. Rafael Victorino Devos, Dr.  
Universidade Federal de Santa Catarina



## **AGRADECIMENTOS**

De início, agradeço aos meus pais, Carlos e Adriana, por todo o apoio, atenção e paciência no delicado processo que envolveu a escrita deste trabalho.

Agradeço também aos meus amigos, que compartilham das angústias e cervejas da vida, deixando tudo sempre mais leve.

Entre eles, um agradecimento especial à Jéssica e Beatriz, que são as mulheres mais fortes que tenho ao meu lado e me inspiram todos os dias. Murilo, por compartilhar os melhores memes, me fazendo rir mesmo nos piores dias. Mariana e Victor, meus companheiros de sempre e para sempre. E a todos os outros, que de uma forma ou de outra, têm me acompanhado e dado forças nos últimos meses: André, Bruna, Bia, Isabela, Anna, Jean, Sylvia, Thiago e Julia, vocês têm um lugar especial no meu coração.

Ao Gabriel Coutinho, por ser o melhor “desorientador” que eu poderia ter, que me incentivou e me manteve calma durante todo esse processo. Viviane Vedana e Rafael Devos, por toda a ajuda e pelas melhores sugestões, com certeza este trabalho não existiria sem vocês. Ao pessoal do CANOA, pelas conversas. Jeremy Deturche, Vânia Zikan Cardoso e Márnio Teixeira Pinto, que nos últimos anos me serviram de inspiração. E ao mundo do ciclismo, por me proporcionar tantos novos amigos, que compartilham de um amor em comum e têm garantido todos os momentos de leveza que precisei nesse último ano. E claro, por me fornecer os meios e toda a inspiração para realizar este trabalho.



“Ta pelo caminho calorento: o sol surge como um milharal em chamas e a terra quente um infinito círculo com céu azul acima, desabitado. Passaram junto a mim bicicletas, os únicos insetos daquele minuto seco do verão, furtivas, velozes, translucidas parecendo apenas movimentos de ar. Os trabalhadores e garotas pedalavam para as fábricas, entregando seus olhos ao verão, e suas cabeças ao céu, sentados nos élitros das vertiginosas bicicletas que assobiavam cruzando pontes, rosais, arbustos ao meiodia. Pensei quando a tardinha, quando banhados, cantem, comam e brindem uma taça de vinho em homenagem ao amor e à vida, e à porta, esperando, a bike imóvel porque só de movimento foi sua alma, e alí caída não é inseto transparente que viaja no verão, mas frio esqueleto que sozinho recupera um corpo erranteurgência e a luz, ou seja, com a ressurreição de cada dia.” - Pablo Neruda.

“Dizemos ‘o vento sopra’, porque a estrutura sujeito-verbo da língua portuguesa torna difícil expressá-lo de outra maneira. Mas, na verdade, sabemos que o vento é o seu sopro. Da mesma forma, o córrego é a água corrente. E assim, também, eu sou o que estou fazendo. Eu não sou um agente, mas um ramo de atividade” - Tim Ingold, em “Estar Vivo”.

“A vida é movimento, e determinadas ideias procuram dissimular o andamento do rio, secá-lo. Nosso corpo, e consequentemente nossa mente, é um rio que vive dos fluxos que o atravessam. - Rafael Trindade, em “Contra-história da Psicologia”.

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo unir discussões sobre técnica, movimento e o desenvolvimento de habilidades à prática do ciclismo urbano, para pensar como a paisagem da cidade emerge para essas pessoas a partir de suas experiências com a mesma. Esta questão surgiu a partir de um interesse pessoal e acadêmico em estudar o ciclismo urbano a partir da perspectiva ecológica discutida por autores como Gibson, Ingold e Bateson, por ser um viés até então não abordado na área dos estudos antropológicos sobre ciclismo, que costumam debater sobre problemas mais político-sociais e questões relativas à mobilidade. A perspectiva ecológica apresentada neste trabalho, apesar de não estar completamente alheia a estas questões, procura pensar a prática de pedalar na cidade a partir das relações que se estabelecem entre o ciclista e o ambiente e entre mente e corpo para entender como uma “cidade bicicletável” emerge desta relação. Este trabalho, inteiramente teórico, parte de uma revisão bibliográfica sobre alguns dos principais autores de antropologia urbana e se encerra com uma reflexão sobre como as questões abordadas pelos autores citados anteriormente, principalmente Gibson e Ingold, podem ser deslocadas para os estudos urbanos, mais especificamente o ciclismo na cidade.

**Palavras-chave:** Técnica. Ciclismo Urbano. Movimento. Habilidades.



## **ABSTRACT**

This work aims to unite discussions about technique, movement and the development of skills to the practice of urban cycling, to think how the landscape of the city emerges for these people from their experiences with it. This question arose from a personal and academic interest in studying urban cycling from the ecological perspective discussed by authors such as Gibson, Ingold and Bateson, being an issue not yet addressed in the area of anthropological studies on cycling, which are often debating more political-social issues and those related to mobility. The ecological perspective presented in this work, although not completely unrelated to these issues, seeks to think of the practice of cycling in the city from the relationships that are established between the cyclist and the environment and between mind and body to understand as a "bicycle city " emerges from this relationship. This work, which is entirely theoretical, starts from a bibliographical review of some of the main authors of urban anthropology and concludes with a reflection on how the issues addressed by the authors mentioned above, especially Gibson and Ingold, can be shifted to urban studies, more specifically cycling in the city.

**Keywords:** Technique, Urban Cycling, Skills, Movement.

## SUMÁRIO

|   |            |
|---|------------|
| <b>INTRODUÇÃO .....</b>   | <b>27</b>  |
| <b>CAPÍTULO I - PENSAR A CIDADE/HISTÓRIA DA<br/>ANTROPOLOGIA URBANA.....</b>                  |            |
| <b>Erro! Indicador não definido.</b>  |            |
| 1.1 O surgimento da Antropologia Urbana <b>Erro! Indicador não<br/>definido.</b>              |            |
| 1.2 Antropologia Urbana no Brasil.....  | 36         |
| <b>CAPÍTULO II – CIDADE EM MOVIMENTO.....</b>   | <b>43</b>  |
| 2.1 Para uma abordagem ecológica na cidade.....   | 43         |
| 2.2 Ciclismo e o desenvolvimento de habilidades através da prática no<br>contexto urbano..... | 49         |
| 2.3 A cidade “bicicletável”.....  | 55         |
| <b>CONCLUSÃO.....</b>   | <b>63</b>  |
| <b>REFERÊNCIAS .....</b>  | <b>665</b> |

## INTRODUÇÃO

Este trabalho surgiu a partir de discussões realizadas no Coletivo de Estudos em Ambientes, Percepções e Práticas (CANOA) no último ano. A partir das reflexões compartilhadas, da leitura de autores como Tim Ingold, Gregory Bateson, James Gibson, Sheets-Johnstone e Nicholai Bernstein e da aproximação com os temas apresentados por estes autores, decidi realizar um trabalho etnográfico sobre os ciclistas na cidade de Florianópolis/SC, com o objetivo de entender como se desenvolve esta prática, a partir de determinadas ideias pensadas por estes autores.

Entender a ação de mover-se pela cidade através da bicicleta como uma forma diferente de conhecer e perceber a mesma se tornou o principal objetivo deste trabalho, a partir de uma abordagem ecológica e da observação participante por meio do método etnográfico.

Porém, durante a realização do presente trabalho de conclusão de curso, fui aceita no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFSC, o que fez com que o método de realização deste trabalho tivesse que ser um pouco modificado. Com o prazo mais curto para a realização do mesmo e com o interesse em dar continuidade à esta pesquisa nos próximos dois anos de Mestrado, optei por deixar a etnografia um pouco de lado e realizar um trabalho mais teórico, que servisse como uma primeira aproximação ao tema estudado e ao mundo do ciclismo urbano. Assim, no primeiro capítulo me dediquei a realizar uma revisão bibliográfica da história da Antropologia Urbana desde o seu surgimento, passando pela Escola Alemã e a Escola de Chicago (subcapítulo 1.1), até se consolidar como campo de estudos no Brasil (subcapítulo 1.2) com grandes influências de autores como Gilberto Velho e José Guilherme Cantor Magnani.

Já no segundo e último capítulo, começo explicando o que seria uma abordagem ecológica na cidade (subcapítulo 2.1) e porque acredito ser a melhor forma de pensar a cidade contemporânea na Antropologia, considerando esta como produto de suas práticas.

Posteriormente, construo uma reflexão sobre mobilidade urbana e o desenvolvimento de habilidades e destreza no ato de pedalar, em diálogo com a ideia de “educação da atenção” proposta por Ingold (subcapítulo 2.2).

Encerro o capítulo pensando como se forma esta cidade “bicicletável” (que emerge através das práticas do ciclista que nela pedala) e como o conceito de peregrinação proposto por Ingold pode ser útil para esta discussão, que se encerra através do debate entre uma ideia

de “descobrir-caminho” em oposição à noção de mapas (sejam eles mentais ou físicos).

Por fim, já nas considerações finais, procuro levantar alguns questionamentos e possíveis questões de pesquisa, que irão nortear a continuidade deste trabalho nos próximos anos.

## **CAPÍTULO I - PENSAR A CIDADE/HISTÓRIA DA ANTROPOLOGIA URBANA**

### **1.1 O surgimento da Antropologia Urbana**

Apesar das cidades existirem há muitos séculos, o estudo sobre as questões urbanas não é um campo tão antigo assim. Tradicionalmente, desde a sua consolidação como disciplina, a Antropologia se dedicou aos estudos das sociedades chamadas de “simples”, “primitivas” ou “tribais”, enquanto que a sociedade dita “moderna”, “contemporânea” ou “complexa” era considerada área de estudo da Sociologia, da Ciência Política e da História.

A inclusão das “sociedades complexas” como objeto de estudo da Antropologia só teve início a partir da década de 1960, por conta de um sentimento de crise que cercava a disciplina na época: a preocupação com o fim das “sociedades tribais”, o principal objeto de estudo dos antropólogos e consequentemente, com o fim da própria disciplina.

Nesta mesma época, Lévi-Strauss chamou tal preocupação de “a crise moderna da antropologia”, publicando um artigo para debater o assunto. Artigo este que teve como conclusão uma reflexão otimista: “enquanto as maneiras de ser ou de agir de certos homens forem problemas para outros homens, haverá lugar para uma reflexão sobre essas diferenças que, de forma sempre renovada, continuará a ser o domínio da Antropologia”. (LÉVI-STRAUSS, 1962: 26).

É claro que antes dos anos 60 já haviam alguns estudos semelhantes ao que posteriormente ficou conhecido como “antropologia das sociedades complexas”, mas estes eram pouco comuns e o termo ainda não era utilizado, sendo normalmente chamados de “estudos de comunidades” ou “estudos urbanos”.

A partir da necessidade de se comprovar sua contribuição para a área das Ciências Sociais, assim como sua singularidade e importância como disciplina, a antropologia passou a se dividir entre diversas áreas mais específicas, entre elas: Antropologia Política, Antropologia Econômica, Antropologia da Religião e, claro, Antropologia Urbana. Esta, por sua vez, passou a ter maior destaque a partir da Revolução Industrial e o surgimento das grandes cidades.

Com a Revolução Industrial as cidades mudaram, e com elas, a maneira como eram pensadas. Nessa época, como reflexo da industrialização, das migrações e dos constantes deslocamentos

populacionais do campo para a cidade, surgiram as metrópoles, que desenvolveram configurações mais complexas na medida em que se tornaram maiores e mais povoadas. E estas novas cidades moderno-contemporâneas se tornaram um grande campo para pensar as transformações sociais e comportamentais presentes no meio urbano.

As principais escolas que contribuíram para o início dos estudos urbanos (o que posteriormente serviu de base para o surgimento e a consolidação da Antropologia Urbana como sub-área da disciplina) foram a Escola Alemã e a Escola de Chicago.

A Escola Alemã foi a primeira grande escola a refletir mais profundamente sobre as cidades, da qual faziam parte: Max Weber, Georg Simmel e, um pouco mais tarde, Oswald Spengler. Surgiu bem no início do século XX, e estava centrada principalmente em Heidelberg e Berlim.

Weber é dos autores clássicos das Ciências Sociais e ainda é muito lido nos dias atuais. Seus escritos tiveram ampla influência nos estudos sobre a questão urbana, sendo um dos primeiros sociólogos interessados no assunto.

Seu primeiro trabalho na área foi intitulado “A Cidade” e publicado pela primeira vez em 1905. Este, teve um caráter inovador, por se diferenciar dos escritos sobre cidade publicados até o momento, mas também dentro das pesquisas realizadas pelo próprio autor, que até então não tinha publicado nada sobre o assunto.

O também sociólogo Durkheim, contemporâneo de Weber, apesar de nunca ter desenvolvido uma teoria para isso, chegou a relacionar efeitos de fatores urbanos que possivelmente estariam ligados à questões da vida social, refletindo sobre como as cidades podem levar os homens a um sentimento de isolamento e não pertencimento.

No entanto, Weber seguiu um caminho oposto para pensar a cidade, procurando descrever sob que condições as mesmas podem ser influências positivas e criativas na vida comum das pessoas.

O conceito de cidade em Weber pode ser melhor entendido, segundo Sennett, se o relacionarmos ao termo “cosmopolita”:

Um aglomerado de pessoas poderia ser chamado cosmopolita se, no mesmo lugar, uma variedade de estilos de vida e diferentes tipos de indivíduos pudessem coexistir. Weber transpôs essa definição para a natureza da própria cidade: a cidade é aquela forma social que permite o maior grau de individualidade e singularidade em cada uma de

suas ocorrências reais no mundo. Definir a cidade não é descrever um estilo de vida, mas um conjunto de estruturas sociais que podem produzir uma multiplicidade de estilos de vida concretamente diferentes. A cidade é, portanto, o conjunto de estruturas sociais que incentivam a individualidade e a inovação e, portanto, é o instrumento da mudança histórica.<sup>1</sup> (SENNETT, 1969: 6).

Desse modo, Weber deixa claro que as relações estabelecidas no meio urbano eram diferentes das relações nas zonas rurais, pelo motivo de que em ambos se desenvolviam diferentes atividades econômicas e, portanto, distintos tipos de dominação.

Assim, para que uma cidade fosse vista como tal, do ponto de vista do autor, deveria possuir uma economia predominantemente mercantil, ou seja, possuir uma atividade regular de trocas de bens, e não ter a agricultura como principal fonte de renda, e sim indústrias ou comércios.

Tendo em vista as características definidoras do que seria “a cidade”, Weber utiliza a famosa noção de “tipos-ideais” desenvolvida por ele, para pensar a mesma. Essa condição de “tipo-ideal” serviu para elaborar uma descrição racional de um fenômeno social, que seria a cidade, neste caso. Mas este discurso racional é construído excluindo a visão histórica e as experiências humanas incluídas nesta, ou seja, deixando de lado a descrição histórica dos fenômenos sociais.

Como consequência disso, o método dos “tipos-ideais” permitiu que sistemas sociais, políticos e econômicos em diferentes lugares do mundo pudessem ser comparados, independente da premissa de serem contemporâneos ou não: “burocracias na Europa medieval puderam ser comparadas às da antiga China, as cidades-estado da Grécia comparadas

---

<sup>1</sup>Tradução livre. “A human settlement could be called cosmopolitan if, in the same place, a variety of styles of life and different sorts of individuals could coexist. Weber transposed this definition to the nature of the city itself: the city is that social form which permits the greatest degree of individuality and uniqueness in each of its actual occurrences in the world. To define the city is not to describe one style of life, but one set of social structures that can produce a multitude of concretely different styles of life. The city is therefore the set of social structures that encourage social individuality and innovation, and is thus the instrument of historical change”.

às repúblicas da Itália Renascentista, e assim por diante”<sup>2</sup> (SENNETT, 1969: 8) para se encontrar um padrão ideal.

Assim, eliminando as particularidades e partindo para as abstrações, é possível encontrar semelhanças e padrões de repetição entre diferentes cidades. Vale destacar que o tipo-ideal é apenas uma ferramenta de análise para que se encontre causalidades possíveis de serem analisadas e comparadas, de acordo com o interesse do pesquisador.

Além de Weber, a Escola Alemã contou com outra importante contribuição para a elaboração dos estudos urbanos: Georg Simmel, que foi colega e amigo de Weber, mas não tão reconhecido quanto deveria.

Por ser judeu, sempre teve dificuldades para conseguir um grande destaque nas universidades alemãs.

Simmel concordava com a ideia de que as cidades poderiam ser descritas na forma de “tipos-ideais”, mas o autor deslocava essa análise estrutural de Weber (que está mais interessado nas leis, nos mercados, etc.) para descrever a vida urbana a partir de uma dimensão mais social-psicológica:

Para Simmel, o fato inescapável da vida urbana de todos era o sentimento de estar cercado, a sensação de que havia muito ao redor de uma cidade para ser tratado. Esse excesso de estimulação psíquica, como Simmel o chamou, levou os homens a tentarem se defender, não reagindo emocionalmente às pessoas que se encontravam naquela cidade; para Simmel isso significava que eles deveriam tentar não reagir como seres humanos completos com identidades distintas. (SENNETT, 1969: 8)<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Tradução livre. “By the ideal-typical method, bureaucracies in medieval Europe could be compared to those of ancient China, the city-states of Greece compared to the republics of Renaissance Italy, and so on”.

<sup>3</sup> Tradução livre. “For Simmel, the inescapable fact of urban life of all kinds was the feeling of being overwhelmed, the feeling that there was too much around one in a city to be dealt with. This excess of psychic stimulation, as Simmel called it, led men to try to defend themselves by not reacting emotionally to the people around them in a city; for Simmel this meant they would try not to react as whole human beings with distinct identities”.



Dessa forma, apesar de ambos acreditarem que a sociedade era extremamente burocrática e racional, eles forneciam justificativas diferentes para essas características impessoais da vida na cidade. Enquanto Weber acreditava que isso era fruto do capitalismo moderno, Simmel insistia na natureza de uma condição social-psicológica das cidades modernas.

Por último, outro nome que pode ser incluso na chamada “escola alemã”, tendo trabalhos escritos que possuem ainda uma certa aproximação com as reflexões de Weber e Simmel, é o de Oswald Spengler.

Semelhante a eles, Spengler também chamava atenção para o senso de individualidade presente nas cidades modernas, porém, ao contrário dos autores citados anteriormente, que procuraram identificar características únicas da cidade como uma forma social num todo, Spengler acreditava que quanto mais desenvolvida fosse uma cidade, mais civilizada seria a mesma.

Segundo o mesmo, esse desenvolvimento das cidades era cíclico, pois quando atingia um alto grau, a cidade entrava em colapso (como aconteceu com Roma, por exemplo) e acabava retornando a um modo de vida agrícola, até que começasse a se desenvolver de novo, e assim por diante.

Através de uma análise desses três autores alemães que desde o início do século XX começaram a pensar o meio urbano a partir de questões sociológicas envolvendo o mesmo, é possível notar que todos viam a cultura da cidade como um fenômeno unitário, possuindo características que a definiam “como um todo”: o caráter burocrático, racional e a impessoalidade.

A seguir, a partir de uma observação sobre a conhecida “Escola de Chicago” é possível perceber como estas questões tomam uma direção oposta para se pensar os fenômenos urbanos, como Sennett nos mostra:

Eles faziam perguntas sobre o caráter interno da cidade, sobre como as diferentes partes da cidade funcionavam em relação umas às outras, sobre os diferentes tipos de experiência que se tinha dentro da mesma cidade no mesmo ponto no tempo. Esta segunda geração de urbanistas tomou a cidade como um mundo em si, e procurou definir o que a

cidade era em termos das relações entre as partes neste mundo. (SENNET, 1969: 12).<sup>4</sup>

A chamada “Escola de Chicago” começou a se formar após a Primeira Guerra Mundial, contando com inúmeros membros entre alunos e professores, que ganharam destaque na área. Robert E. Park e William I. Thomas foram os dois principais responsáveis pela organização das atividades do Departamento de Sociologia da Universidade de Chicago. Mas Ernest Burgess e Louis Wirth, dois colegas convidados por Park para fazerem parte da universidade, também tiveram uma importante participação no departamento. Ambos estavam interessados em pesquisas relacionadas à cultura da cidade, um novo campo de estudos que estava se formando na época.

Thomas foi um dos primeiros professores a fazer parte do departamento, tendo exercido um importante papel dentro do mesmo e para além dele também. Foi graças ao seu esforço que o departamento ganhou destaque, contribuindo na formação de grandes alunos, que foram para diversas universidades americanas e nestas, instalaram outros departamentos de sociologia.

Tomo emprestado de Becker a definição de “escola de pensamento” e “escola de atividade” para que o leitor possa entender a que me refiro quando falo da Escola de Chicago:

Uma *escola de pensamento*, na terminologia de Guillemand, consiste em um grupo de pessoas que têm em comum o fato de que outras pessoas consideram seu pensamento semelhante; é possível que nunca tenham se encontrado, mas o que caracteriza uma *escola de pensamento* é que alguém, geralmente muitos anos mais tarde, decide que essas pessoas estavam fazendo a mesma coisa, pensando da mesma maneira, que suas ideias eram semelhantes. [...] Uma *escola de atividade*, por outro lado, consiste em um grupo de pessoas que trabalham em conjunto, não sendo necessário que os membros da *escola de atividade*

---

<sup>4</sup> Tradução livre. "They asked questions about the internal character of the city, about how de different parts of the city functioned in relation to each other, about the different kinds of experience to be had within the same city at the same point in time. This second generation of urbanists took the city as a world in itself, and sought to define what the city was in terms of the relations between the parts in this world".

compartilhem a mesma teoria; eles apenas têm de estar dispostos a trabalhar juntos. (BECKER, 1996: 179).

Assim, ao pensar na Escola de Chicago é importante deixar claro que se trata de uma escola de atividade, segundo a definição de Becker. Pois apesar de abranger certas ideias que eram compartilhadas pela maioria (mas também possuir muitas divergências), todos estavam engajados nas atividades da escola de modo geral. Diferente da Escola Alemã citada no começo do texto, esta se caracteriza como uma escola de pensamento.

Em níveis diferentes e com interesses distintos, os integrantes da Escola de Chicago revelaram uma grande influência das obras de Simmel sobre seus trabalhos, principalmente nas primeiras gerações da escola. Um dos principais influenciados pelo sociólogo foi Robert Park. Antes da guerra, Park realizou seu doutorado na Universidade de Heidelberg, localizada na Alemanha, onde foi colega de Simmel e teve contato com os trabalhos realizados por ele.

No ano de 1916, publicou um dos primeiros frutos de sua pesquisa, um artigo chamado “A cidade: algumas sugestões para o estudo do comportamento humano no ambiente urbano”<sup>5</sup>, trabalho este que serviu de influência para muitas outras pesquisas na área dos estudos urbanos desde então. Para Park, a cidade era como um laboratório, através do qual poderíamos analisar e investigar a sociedade. (BECKER, 1996: 180).

No artigo, procura pensar a cidade para além de sua forma física, mas também chamando atenção para a sua funcionalidade, através das possibilidades culturais e éticas envolvidas na sua forma, por meio de uma “ecologia da cidade”, nas palavras do autor. O que Park procura entender é de que maneira a forma como a mesma está internamente organizada e dividida influencia na experiência das pessoas que nela habitam.

Assim, o autor está assumindo que a cultura pode se manifestar diretamente através de artefatos tangíveis e que, por isso, o meio urbano tem sim um caráter “orgânico”, da mesma maneira que se pode encontrar nas fazendas e nas vilas (algo negado por autores que pesquisavam o urbano até então, como o que já foi visto anteriormente com Spengler, por exemplo).

---

<sup>5</sup> Tradução livre. “The city: Some Suggestions for the Study of Human Behavior in the Urban Environment”.

É justamente neste ponto que se percebe uma das principais comparações entre estas duas escolas: enquanto que os autores da escola alemã, como Simmel e Spengler, utilizavam conceitos como o da divisão do trabalho para descrever os motivos e a forma como as pessoas possuíam relações extremamente racionalizadas, priorizadas em detrimento das relações emocionais, os escritores da Escola de Chicago, principalmente Park, procuraram mostrar como essa “forte racionalidade” estava expressa na maneira como a cidade se encontrava fisicamente organizada. Ou seja, como os aspectos geográficos do lugar eram capazes de demonstrar a divisão social e do trabalho envolvidas na mesma.

Em relação à “Escola de Chicago”, relembro e ressalto que esta nunca esteve definida por uma unidade de interesse muito menos de objetos de pesquisa por parte de seus integrantes. Segundo Velho, a escola “era constituída por uma rede de profissionais com tipos e graus diferentes de ligação com o interacionismo, o pragmatismo, a fenomenologia, a ecologia, e mesmo o marxismo” (VELHO, 2009: 12), o que resultava em diversas linhas de investigação.

O que uniu estes profissionais foi o fascínio pelo estudo dos fenômenos urbanos e pelo trabalho de campo a partir de uma observação participante como método de pesquisa. E seu constante interesse por diferentes objetos e temas de pesquisa proporcionou uma intensa produção científica, que dia após dia descobria novas maneiras de perceber e pensar o urbano.

## **1.2 Antropologia Urbana no Brasil**

Como já comentado, o estudo das “sociedades complexas” teve seu início com os primeiros trabalhos sobre os chamados “estudos de comunidade”, e no Brasil não foi diferente. Estes tiveram um papel importante na área das Ciências Sociais, principalmente nas décadas de 1940 e 1950 e se estendendo até meados dos anos 70, período fundamental para a consolidação da disciplina no país.

Com grande influência da Escola de Chicago, as pesquisas utilizavam normalmente uma abordagem qualitativa, a partir da observação direta da população estudada. Com a análise feita em muitas regiões do país, pretendia-se obter através destes exemplos uma visão geral da sociedade brasileira.

Como segundo plano, os estudos de comunidade também tinham como objetivo específico entender problemas que se tornavam cada vez mais perceptíveis no meio urbano, como as imigrações, a mudança na educação, as transformações sociais e culturais, etc.

Foram os mesmos, também, que chamaram atenção para questões envolvendo processos sociais, culturais e econômicos causados pela urbanização das cidades e o crescimento das indústrias, e os efeitos causados por estes na população entre as décadas de 50 e 60.

Com o destaque que o estudo das questões envolvendo a cidade e seus habitantes ganhou, diversos autores das Ciências Sociais passaram a publicar pesquisas e livros sobre o assunto, entre eles: Otávio Ianni com a “Industrialização e Desenvolvimento Social no Brasil” publicado em 1963 e o livro “Mudanças Sociais no Brasil: aspectos do desenvolvimento da sociedade brasileira” publicado em 1960 por Florestan Fernandes, contendo publicações escritas pelo autor a respeito da cidade de São Paulo.

Foram estas pesquisas realizadas até o final da década de 60 que abriram espaço para um maior interesse pelas cidades e o movimento urbano na área das Ciências Sociais. Desenvolveu-se assim, um enorme campo para o estudo das questões urbanas na Antropologia, que garantiu seu espaço e tomou força na década de 70.

Isso tudo serviu de influência para uma nova geração de antropólogos e para a consolidação da Antropologia Urbana como uma respeitada linha de pesquisas dentro da disciplina, onde já não mais se falava em “estudos de comunidade”.

O amadurecimento da Antropologia Urbana no Brasil ocorreu num contexto político, social e acadêmico bastante conflituoso, marcado pela ditadura militar, mudanças econômicas pelas quais o país estava enfrentando, e o rápido crescimento das cidades, da marginalidade e da pobreza. Fato este que fomentou ainda mais o interesse dos pesquisadores em investigar e entender os problemas sociais urbanos do Brasil.

Nas palavras de Dutra e Ribeiro:

Através de recursos como a etnografia e a observação participante foi possível a investigação dos aspectos cotidianos e micro-sociais do complexo urbano procurando enfatizar não somente os próprios atores sociais e suas práticas, como também o contexto de sua produção, no caso a paisagem urbana, como parte constitutiva

da vida social destes indivíduos. (DUTRA e RIBEIRO, 2013: 134).

Foi então, nos anos 70 que o campo da Antropologia Urbana ganhou forças e se consolidou, mesma época em que Gilberto Velho, grande nome na área dos estudos urbanos, publicou “A Utopia Urbana: um estudo de antropologia social” (1972), obra que deu início a toda uma vida dedicada à pesquisa antropológica na cidade.

Diferente da Antropologia feita pelos pesquisadores da Escola de Chicago, aqui no Brasil se tratava muito mais de uma antropologia *na* cidade do que de uma antropologia *da* cidade<sup>6</sup>, utilizando de métodos e conceitos comumente utilizados na antropologia para entender a vida na cidade. Dessa forma, a cidade passa a ser pensada como local de investigação, e não objeto de pesquisa.

Velho é um dos grandes nomes da Antropologia Urbana e durante toda sua carreira como antropólogo demonstrou seu enorme interesse sobre as ditas “sociedades complexas” e a maneira como estas englobam diferentes visões de mundo e estilos de vida.

O antropólogo desenvolve e discute as noções de identidade, projeto, memória, metamorfose e campo de possibilidades para entender a complexa relação entre indivíduo e sociedade e, principalmente, suas implicações no contexto dos brasileiros, sempre chamando atenção para as conexões entre Antropologia e História.

Segundo Velho, a sociedade complexa moderno-contemporânea está baseada numa continuidade histórica e se divide em categorias sociais distinguíveis a partir da distribuição de riquezas e da divisão social do trabalho. Esta está, portanto, marcada pela coexistência de diferentes visões de mundo.

O mesmo chama esta sociedade moderno-contemporânea de complexa por considerar a importância da sua heterogeneidade cultural, na qual se manifesta a coexistência de uma pluralidade de tradições. Pluralidade esta que pode ser, ou não, harmoniosa. (VELHO, 1981: 16).

O autor se inspirou muito na Escola de Chicago e principalmente em Simmel e Schutz na tentativa de entender a sociedade brasileira moderno-contemporânea. Simmel já falava que a cidade grande se caracterizava pela sua grande diversidade de estímulos e sobre o ponto de vista de que existiam aspectos que levavam à unidade e outros à diferenciação. Gilberto Velho, da mesma forma, utilizou este

---

<sup>6</sup> Magnani escreveu sobre esta questão da “Antropologia da cidade/na cidade”, discussão esta que retomarei neste trabalho.

Então, por meio desta abordagem pode-se entender a percepção em relação ao ambiente para além da clássica teoria cognitivista que vê corpo/mente como duas entidades separadas. E através dela, encontramos um meio para questionar as dicotomias entre sujeito/objeto, natureza/cultura, organismo/ambiente, mente/corpo, agente/instrumento, que ainda se mostram presentes em muitas das discussões nesta disciplina.

Pensar a antropologia a partir de uma perspectiva ecológica implica em utilizar como ponto de partida o engajamento ativo do ser humano no ambiente que o cerca para estudar as relações entre pessoas e seus ambientes. É abandonar estas dicotomias para entender organismo e ambiente como entidades que só existem na relação entre si. Não há organismo sem ambiente e vice-versa, pois o mundo é um mundo habitado, repleto de vida.

O praticante habilidoso, assim, está continuamente respondendo às perturbações do ambiente que é percebido na medida em que se move. Nas palavras de Ingold:

Isto é possível porque o movimento corporal do praticante é, ao mesmo tempo, um *movimento de atenção*; porque ele olha, ouve e sente, mesmo quando trabalha. É esta capacidade de resposta que sustenta as qualidades de cuidado, avaliação e destreza, que são características da obra executada com maestria (PYE, 1968: 22). Como escreveu Nicholai Bernstein, ‘a essência da destreza reside não nos movimentos corporais propriamente ditos, mas na *‘harmonização dos movimentos com uma tarefa emergente’* cujas condições de entorno nunca são exatamente as mesmas de um momento para o outro (BERNSTEIN, 1996, p. 23, ênfase original). (INGOLD, 2010: 18).

A pesquisa de Nicholai Bernstein fornece importantes contribuições para os estudos sobre movimento. Seu trabalho sugere que a ação (o movimento, portanto) não pode ser entendida de forma separada do ambiente.

Suas ideias podem ser pensadas em acordo com os estudos de James Gibson para elaborar uma reflexão sobre determinados assuntos comuns nos estudos de psicologia, como percepção, ação e conhecimento, reconhecendo estas atividades como fazendo parte de

todo um ecossistema envolvendo cada organismo e o ambiente ao seu redor.

Bernstein começa sua reflexão falando sobre quatro noções que são comumente reconhecidas como capacidades psicofísicas do corpo humano: força, velocidade, resistência e destreza. Estas, são muito diferentes entre si.

O autor explica estas capacidades começando pela força, que é uma qualidade puramente física do corpo humano (quando maior o volume e qualidade dos músculos, mais força você terá), passando pela velocidade que já é um pouco mais complexa por se tratar de uma combinação entre elementos fisiológicos e psicológicos do sujeito e a resistência, que segundo ele seria ainda mais complexa (baseada na cooperação de diversos subsistemas e órgãos do corpo humano, envolvendo metabolismo, sistema circulatório e nervoso, entre outros, no qual requer uma complexa relação entre corpo e mente), até chegar na destreza, que seria a mais complexa destas, sendo também mais versátil e mais universal do que qualquer outra. É sobre esta vou focar aqui.

A destreza é o que torna as pessoas hábeis para realizar determinadas funções com agilidade e exatidão. Segundo Bernstein e o que torna o seu estudo tão interessante, é que esta não é uma capacidade inata e muito menos imutável. É um exercício, podendo ser desenvolvida e aperfeiçoada a qualquer momento, basta um corpo disposto e saudável para tal.

A destreza, portanto, é uma forma de conhecimento. O próprio autor afirma que há uma sabedoria na destreza, pois ela é o resultado de um acúmulo de experiências no campo dos movimentos e das ações (e é por este motivo que costuma ter um progresso ao longo dos anos e é mantida por muito mais tempo que outras capacidades psicofísicas comentadas anteriormente) (LATASH, 1996: 19).

Por ser um resultado de experiências e relações que são únicas, a destreza se torna uma capacidade que é diferente e ímpar para cada sujeito. É por conta disso que esta é a única qualidade psicofísica impossível de medir quantitativamente. Diferente da força, da velocidade e da resistência, não existe um grau que qualifica a destreza de cada pessoa.

Pensar o ciclismo urbano a partir deste raciocínio proposto por Bernstein significa entender a ação do pedalar na cidade conjuntamente à essa noção de destreza, onde o ciclista desenvolve uma espécie de inteligência motora para tal prática. É algo que conversa com a reflexão sobre habilidades [skill] e a “educação da atenção” proposta por Ingold.



Essa inteligência motora se mostra numa constante relação entre corpo e mente, não havendo um destes dois que se destaque, pois a destreza está justamente na relação entre ambos e entre eles e o ambiente.

O autor afirma que durante um movimento, cada músculo provoca algum mecanismo sensorial que imediatamente informa o cérebro sobre o movimento que está sendo executado. O cérebro, assim, responde ao estímulo com novas informações, que passam dele para os músculos, corrigindo constantemente os movimentos e causando novos impulsos motores.

Ou seja, cada explosão de impulsos motores direcionados do cérebro para um músculo é uma causa direta de outra explosão de impulsos transmitidos dos órgãos sensoriais ao cérebro. Este é um processo circular, conhecido no ramo da fisiologia como “reflex loop” (algo como “reflexo repetido”) e assim se forma o movimento, como o ato de pedalar por exemplo. (LATASH, 1996: 42).

Neste ponto chamo atenção para um detalhe que considero importante neste trabalho, o qual Ingold muitas vezes fez questão de ressaltar. A explicação feita anteriormente parte da premissa que na prática de qualquer movimento, o impulso não tem início no cérebro muito menos no corpo do sujeito. É um processo inconsciente (uma “educação da atenção”) que está justamente na relação entre estes.

Sheets-Johnstone conflui com esta ideia quando afirma que o pensamento está moldado no corpo<sup>7</sup> (SHEETS-JOHNSTONE, 1990). Com esta afirmação está querendo dizer que, ao contrário do que muitos estudos já procuraram demonstrar, o pensamento não está enjaulado em nosso cérebro, como algo que independe do corpo. Partindo da hipótese de que somos constituídos em termos cinéticos e cinestésicos (SHEETS-JOHNSTON, 1999), a autora nos mostra que mente e corpo são coisas tão relacionadas e fluídas quanto organismo e ambiente.

Voltando ao raciocínio, a destreza é, portanto, um conhecimento adquirido através da prática. É uma inteligência motora desenvolvida na ação, e não a ação em si. Ou seja: “não está no ato motor em si, mas é revelada pela sua interação com a mudança nas condições externas, com as incontroláveis e imprevisíveis influências do ambiente”<sup>8</sup> (LATASH, 1996: 210).

---

<sup>7</sup> Tradução livre. “thinking is modeled on the body”.

<sup>8</sup> Tradução livre. “is not in the motor act itself but is revealed by its interaction with the changing external conditions, with uncontrolled and unpredicted influences from the environment”.

Pedalar em si não é um ato de destreza, mas a maneira como o ciclista constantemente acerta seus movimentos para resolver problemas e obstáculos externos que vêm aparecendo durante o seu trajeto, sim. Assim, a destreza não se encontra no próprio movimento do ciclista, mas na sua interação com o ambiente.

Portanto, ver a cidade através dessa perspectiva ecológica, no sentido “ingoldiano” do termo, é também interpretar as práticas como peças importantes na percepção que temos do ambiente ao nosso redor. Significa conceber o engajamento ativo/perceptivo dos sujeitos humanos e não-humanos com o ambiente como um modo de conhecimento.

Para entender melhor esta abordagem, torna-se necessário compreender o que Ingold está falando quando fala em “ambiente”. O antropólogo utiliza esta noção como alternativa à noção de “espaço”. Um ambiente é rodeado de organismos que habitam o mundo enquanto que o espaço é algo vazio, sem vida, que pode apenas ser ocupado. (INGOLD, 2015: 215).

Segundo Richard Sennett (SENNETT, 1997: 273) o início dos projetos urbanistas estava relacionado à descoberta de William Harvey<sup>9</sup> sobre o funcionamento fisiológico do sistema sanguíneo. Com isso, moveu-se a representação secular sobre o corpo-máquina para o âmbito do planejamento urbano e começaram a se estabelecer analogias entre a forma (coração, artérias e veias) e a função urbana (circulação, movimento) (BOTELLA e MARTINEZ-NOVO, 2016: 74). Olhar para a cidade a partir de uma “epistemologia ecológica” (CARVALHO e STEIL, 2013: 59), portanto, implica também em vê-la como um organismo vivo.

Para que fique ainda mais clara esta ideia de uma perspectiva ecológica utilizo a reflexão formulada por Ingold sobre duas maneiras de engajamento (sendo esta, outra palavra chave neste trabalho) normalmente utilizadas para entender as percepções que temos do ambiente: o háptico e o visual.

---

<sup>9</sup> William Harvey foi um médico inglês que publicou a obra “*Exercitatio Anatomica Motu Cordis et Sanguinis in Animalibus*” (Ensaio anatômico sobre o movimento do coração e do sangue nos animais), no ano de 1628. Neste trabalho, Harvey afirma que o coração é um músculo que bombeia sangue através das veias e artérias. Esta publicação foi um marco para a concepção de como funciona e como está estruturado o corpo humano.

Esta discussão comentada pelo antropólogo está inspirada numa discussão sobre sistemas perceptivos já pensada pelo psicólogo ecológico estadunidense James Gibson.

A definição de sistema (de percepção) háptico de Gibson engloba: a propriocepção (sentido do próprio corpo), a cinestesia (sentido do movimento) e o sistema vestibular (sentido do equilíbrio) (GIBSON, 1966: 97).

Assim, esta forma de engajamento é normalmente entendida como algo que tem relação direta com o ambiente na medida em que trabalha com os materiais presentes nele, a partir de experiências perceptuais. Já o engajamento visual, nome com o qual já estamos mais familiarizados, é a percepção que se tem das coisas a partir da visão, baseada na ideia de distância ou não-contato.

Ingold, inspirado em Deleuze e Guattari, afirma que os sistemas de percepção háptico e visual são duas maneiras de perceber o mundo que muito se misturam, estando diversas vezes relacionadas: “Deleuze e Guattari têm, portanto, toda razão em apontar (2004: 543-544) que a oposição entre óptico e háptico é transversal àquela entre o olho e a mão: além da visão ótica e do toque háptico temos tato óptico, assim como visão háptica” (INGOLD, 2015: 203).

Dessa forma, Ingold está criticando a ideia das experiências sensoriais como algo corporificado. Para pensá-las como algo além do visual e do háptico, ele propõe a noção de uma experiência “atmosférica” (INGOLD, 2015: 204). Com base nesta ideia, afirma que a experiência não é obtida *através* da visão, do som ou do tato, a experiência *é* estas coisas. E as sensações se misturam:

Podemos, na prática, estar ancorados no solo, mas não é a luz, o som ou a sensação que nos seguram. Pelo contrário, eles se esforçam em tirar-nos os pés do chão. A luz inunda, o som afoga (como descobrimos quando tentamos conversar na praia) e a sensação nos leva pra longe. Luz, som e sensação arrebatam as nossas amarras, assim como o vento arrebatam os ramos das árvores enraizadas na terra. Longe de estarem envolvidos no corpo - como o conceito de corporificação implicaria - eles tomam posse dele, varrendo o corpo em suas próprias correntes. Assim, por estar imerso no fluxo do meio, o corpo é iluminado, e sonorizado e extasiado. Por outro lado, um corpo confinado a um lugar na paisagem, que igualmente

não habitasse o céu, seria cego, surdo e insensível. Nas palavras do filósofo do meio ambiente David Macauley (2005: 307), "respiramos, pensamos e sonhamos nas regiões do ar": não na superfície fixa da paisagem, mas no meio turbilhonado do mundo-tempo (INGOLD, 2015: 205).

Ou seja, perceber a cidade se mostra como uma experiência atmosférica e completamente envolvente, onde luz, som e sensações formam um só ambiente.

Este, que é percebido de acordo com as práticas que exercemos e os *affordances* envolvidos<sup>10</sup>. No caso deste trabalho: a ação de pedalar na cidade, vista como uma maneira específica de habitar, perceber e viver o urbano.

Assim, o ciclismo urbano serve como meio para compreender a relação com a cidade que se forma na medida em que vivemos e pedalamos nela. Sendo ao mesmo tempo uma maneira de estar e de fazer este ambiente. Pois “A vida nas cidades não pode ser entendida sem as práticas transumantes daquelas que as habitam. As cidades não são feitas apenas para viver, mas também para nos movermos através delas<sup>11</sup>”. (BOTELLA e MARTÍNEZ-NOVO, 2016: 72).

## **2.2 Ciclismo e o desenvolvimento de habilidades através da prática no contexto urbano**

Tim Ingold afirma que o conhecimento não provém de mecanismos cognitivos que são inatos aos sujeitos nem de conteúdo cultural adquirido entre gerações. A “cognoscibilidade” humana não está, portanto, baseada numa combinação entre capacidades inatas e competências adquiridas e sim em habilidades [skill] (INGOLD, 2010: 18).

Dessa forma, ele está criticando a ideia de que os conhecimentos são transmitidos de geração a geração como um corpo de proposições abstratas, isto é, descontextualizadas/independentes dos contextos. O aprendizado, para ele, está baseado numa “educação da atenção”, ideia esta que foi pensada por Gibson e apropriada por Ingold:

---

<sup>10</sup> Esta ideia de “affordance” será retomada mais adiante.

<sup>11</sup> Tradução livre. “La vida en las urbes no puede entenderse sin las prácticas trashumantes de aquellos que la habitan. Las ciudades no están hechas sólo para vivir, sino también para desplazarse a través de ellas”.

É através de um processo de habilitação (enskilment), não de enculturação, que cada geração alcança e ultrapassa a sabedoria de suas predecessoras. Isto me leva a concluir que, no crescimento do conhecimento humano, a contribuição que cada geração dá à seguinte não é um suprimento acumulado de representações, mas uma educação da atenção" (INGOLD, 2010: 7).

O conhecimento é produzido através da vivência dos sujeitos no ambiente em que estão situados. Ambiente este que é constituído por todos aqueles que o habitam ou já habitaram, num fluxo contínuo que implica os atos de agir e perceber.

Por isso, pensar a cidade através do ciclismo significa pensar num “habitar móvel”, ou seja, o pedalar na cidade como uma vivência social do tempo e do espaço, que implica numa maneira específica de, ao mesmo tempo, habitar e produzir a cidade, do mesmo modo que este habitar produz os sujeitos (DIZ, 2016: 159).

Nas palavras de Ingold: “o meio ambiente é, em primeiro lugar, um mundo no qual vivemos, e não um mundo para o qual olhamos. Habitamos o nosso meio ambiente: somos parte dele; e através desta prática de habitação ele também se torna parte de nós”. (INGOLD, 2015: 153).

O antropólogo sustenta sua tentativa de entender o ser-no-mundo, inspirado na fenomenologia de Merleau-Ponty, autor que há muito tempo já falava sobre a “facticidade do mundo”: “o mundo não é aquilo que eu penso, mas aquilo que eu vivo; eu estou aberto ao mundo, comunico-me indubitavelmente com ele, mas não o possuo, ele é inesgotável” (MERLEAU-PONTY, 1999: 14).

O ciclista que pedala na cidade, ao fazer parte do trânsito está inserido numa constante negociação política que se reivindica pelos espaços públicos e pelas ruas, principalmente nos grandes centros urbanos, onde bicicletas e ciclistas disputam pelo seu direito ao espaço junto aos carros, motos, caminhões, ônibus e seus respectivos motoristas.

O uso da bicicleta como uma maneira de habitar e produzir a cidade na medida em que ocupa esses espaços, está diretamente ligado às relações de poder que estão envolvidas nisso. Por isso, é impossível

não relacionar a prática do ciclismo urbano à uma noção de movimento social, no sentido político do termo.

Mesmo um ciclista que pedala cotidianamente apenas como meio de transporte para o trabalho, por exemplo, está de alguma forma envolvido com essa questão. Pedalar em meio à confusão das cidades e dividir o trânsito com outras formas de locomoção está sempre em algum grau relacionado a uma maneira de reivindicar por seu direito a estes espaços.

Segundo Raquel Rolnik, o impacto do trânsito e da mobilidade urbana é uma das grandes questões para pensar a qualidade de vida nas grandes cidades. E o crescente investimento numa “cultura do automóvel” tem sido o principal motivo para o desenvolvimento de uma “imobilidade urbana”, causando grande discussão sobre o tema nos últimos tempos.

Isso acontece porque as políticas de mobilidade dos grandes centros urbanos no Brasil, em sua maioria, têm optado por investir na modernização e ampliação física do sistema viário das cidades, ao invés de ampliar e modernizar os transportes coletivos e investir em modais mais sustentáveis de transporte, como a bicicleta, por exemplo. (ROLNIK, 2011).

A dispersão das atividades nas grandes cidades, faz com que esta se expanda para as zonas periféricas, causando uma maior necessidade de deslocamento populacional. E o investimento nesta “cultura do automóvel”, prioriza a mesma e leva a deterioração do serviço de transporte público junto com a decadência na qualidade e segurança dos deslocamentos feitos a pé ou de bicicleta (que são os mais utilizados pela população de baixa renda das zonas periféricas dos grandes centros urbanos).

Por isso, retomo, andar de bicicleta na cidade será sempre, mesmo que de maneira sutil, uma reivindicação pelo direito ao espaço. Por este motivo que o ciclismo nas grandes metrópoles se coloca como um importante meio de pensar as práticas e como estas estão constantemente contribuindo para a formação do espaço urbano.

Outro ponto importante é a distinção fundamental que Ingold faz ressaltando a diferença entre um “mundo material” e um “mundo dos materiais”. O “mundo dos materiais”, defendido pelo mesmo, seria um mundo formado não por objetos físicos que apenas “existem”, mas por materiais que “ocorrem”, de forma processual e relacional, sendo composto por substâncias, meios e superfícies, formando um ambiente habitado, que “continuamente se desdobra em relação aos seres que sobrevivem aí” (INGOLD, 2015: 65).

Esse mundo dos materiais, segundo o antropólogo, é composto por “coisas” e não por objetos, distinção esta que é sempre reforçada pelo autor. É um mundo habitado. Reduzir coisas a meros objetos é retirar delas todos os seus processos vitais. “O objeto coloca-se diante de nós como um fato consumado, oferecendo para nossa inspeção suas superfícies externas e congeladas [...] A coisa, por sua vez, é um “acontecer”, ou melhor, um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam” (INGOLD, 2012: 29). Dessa forma, fica claro o que Ingold quer nos dizer quando faz a sua clássica afirmação de que “as coisas vazam”.

Entender a bicicleta inserida no contexto da cidade, portanto, é pensá-la como uma coisa. Como algo fluido, que existe na relação com o corpo que pedala e com o ambiente em que pedala, é “um veículo de percepção que funciona como extensão do corpo; tal como outras tecnologias, atua como prolongamento do organismo, igual ao computador que funciona como extensão do cérebro, o telefone como extensão da voz e a roda como extensão das pernas”<sup>12</sup> (DIZ, 2016: 161).

Esta reflexão se mostra muito semelhante ao conhecido exemplo de Bateson sobre o cego e a bengala:

Se você perguntar a qualquer um sobre a localização e as fronteiras do “eu”, estas confusões são imediatamente reveladas. Ou considere um homem cego com uma bengala. Onde o homem cego começa? Na ponta da bengala? No cabo da bengala? Ou em algum ponto no meio da bengala? Estas questões não fazem sentido, porque a bengala é um caminho pelo qual diferenças são transmitidas em transformação, de modo que traçar uma linha delimitadora através deste caminho é cortar uma parte do circuito sistêmico que determina a locomoção do cego<sup>13</sup>. (BATESON, 1972: 324).

---

<sup>12</sup> Tradução livre. “un vehículo de percepción que funciona como extensión del cuerpo; tal y como otras tecnologías, actúa como prolongación del organismo, al igual que la computadora prolonga el cerebro, el teléfono la voz y la rueda las piernas”.

<sup>13</sup> Tradução livre. “If you ask anybody about the localization and boundaries of the self, these confusions are immediately displayed. Or consider a blind man with a stick. Where does the blind man’s self begin? At the tip of the stick? At the handle

Através deste, Bateson está chamando atenção para os instrumentos e como estes modificam nossa forma de perceber o mundo. Da mesma maneira, pode-se entender a bicicleta como algo que se forma junto ao ato de pedalar e que modifica totalmente a percepção e os sentidos do ciclista, visto como um “corpo que pedala”.

A bicicleta sem o ciclista é apenas um objeto, como é retratado no poema “ode à bicicleta” escrito por Pablo Neruda:

Ia pelo caminho calorento: o sol surge como um milharal em chamas e a terra quente um infinito círculo com céu azul acima, desabitado. Passaram junto a mim bicicletas, os únicos insetos daquele minuto seco do verão, furtivas, velozes, translucidas parecendo apenas movimentos de ar. Os trabalhadores e garotas pedalavam para as fábricas, entregando seus olhos ao verão, e suas cabeças ao céu, sentados nos élitros das vertiginosas bicicletas que assobiavam cruzando pontes, rosais, arbustos ao meio-dia. Pensei quando a tardinha, quando banhados, cantem, comam e brindem uma taça de vinho em homenagem ao amor e à vida, e à porta, esperando, a bike imóvel porque só de movimento foi sua alma, e alí caída não é inseto transparente que viaja no verão, mas frio esqueleto que sozinho recupera um corpo erranteurgência e a luz, ou seja, com a ressurreição de cada dia. (NERUDA, 1956).

Esta, existe apenas e somente como “coisa” na medida em que se movimenta pelas ruas da cidade, através de um habitar móvel concebido pela ação de pedalar.

Outra reflexão que se torna importante para pensar o desenvolvimento de habilidades do ciclista no meio urbano se dá a partir da noção de

---

of the stick? Or at some point halfway up the stick? These questions are nonsense, because the stick is a pathway along which differences are transmitted under transformation, so that to draw a delimiting line across this pathway is to cut off a part of the systemic circuit which determines the blind man's locomotion”.



“campo operatório” (SAUTCHUCK, 2007). Esta, foi inspirada em Leroi-Gourhan e propõe que a percepção seja considerada como uma forma de ação, semelhante ao que foi proposto pela psicologia ecológica de James Gibson:

Para Gibson, a percepção leva em conta as possibilidades de movimento; perceber é captar as informações sobre o que *afford* (propicia, segundo a tradução de Velho 2001) o sujeito que percebe, oferecendo-lhe possibilidades de atuação segundo suas próprias características. Isto é, cada ser percebe o mundo conforme pode agir - pelas *affordances* que se dão na sua relação com o ambiente -, por isso o ambiente existe nas possibilidades de cada organismo e de modo diferente para cada um deles. (SAUTCHUCK, 2007: 89).

Dessa maneira, o ambiente que se forma através do ato de pedalar na cidade se mostra diferente para cada sujeito, na medida em que o tipo de bicicleta, o ciclista, a rua, os automóveis, pedestres, e até mesmo o clima estão constantemente modificando o modo de perceber o ambiente. Assim como cada trecho pedalado proporciona uma experiência diferente e única, mesmo que o mesmo trajeto seja percorrido todos os dias.

## 2.3 A cidade “bicicletável”

Como já visto anteriormente, segundo Magnani a paisagem urbana é o resultado das relações entre os atores que nela habitam e circulam, num processo de constantes modificações e intervenções. É nestas interações que se forma a cidade.

Já dizia João do Rio “cada rua é para mim um ser vivo e imóvel” (RIO, 1995: 6), e fica claro que o mesmo não estava falando no sentido literal do termo. Mas a rua é um ser vivo na medida em que é habitada e permeada por uma malha de relações e fluxos.

Por isso, pensar a relação do ciclista com a paisagem urbana é ver a ação do pedalar na cidade como uma maneira específica de viver a mesma e de contribuir à formação do ambiente urbano.

Michel de Certeau em “A invenção do cotidiano” (1998) converge com esta ideia quando se refere à cidade como um espaço que é formado pelas práticas cotidianas:

Mas “embaixo” (down), a partir dos limiares onde cessa a visibilidade, vivem os praticantes ordinários da cidade. Forma elementar dessa experiência, eles são caminhanes, pedestres, Wandersmanner, cujo corpo obedece aos cheios e vazios de um “texto” urbano que escrevem sem poder lê-lo. Esses praticantes jogam com espaços que não se vêem; têm dele um conhecimento tão cego como no corpo-a-corpo amoroso. Os caminhos que se respondem nesse entrelaçamento, poesias ignoradas de que cada corpo é um elemento assinado por muitos outros, escapam à legibilidade. Tudo se passa como se uma espécie de cegueira caracterizasse as práticas organizadoras da cidade habitada. As redes dessas escrituras avançando e entrecruzando-se compõem uma história múltipla, sem autor nem espectador, formada em fragmentos de trajetórias e em alterações de espaços: com relação às representações, ela permanece cotidianamente, indefinidamente, outra (CERTEAU, 1998: 171).

Dessa forma, apesar de haver uma cidade que é planejada e visível, uma “base urbanística da cidade”, e de assumir que existe um poder que define espaços e a forma como estes devem ser utilizados, por

outro lado, Certeau também está afirmando que as práticas cotidianas (como pedalar na cidade, por exemplo) fazem com que estes usos sejam diariamente redefinidos.

As práticas nos fazem pensar e adquirir outros usos para o espaço. Por isso, ao pedalar na cidade os ciclistas estão constantemente redefinindo este espaço urbano. Este ciclista se insere, se apropria e modifica a paisagem através de suas práticas cotidianas.

Como exemplo disto, pode-se pensar as ruas. A rua por onde o ciclista pedala é completamente diferente da rua pela qual passam os carros, as motos, os caminhões, e até mesmo os pedestres. O ato de pedalar estabelece uma relação com o meio (e do meio com o ciclista) que é diferente de qualquer outra prática.

Parto da noção de movimento como uma forma de conhecimento. Na medida em que nos movemos, percebemos a cidade e o ambiente ao nosso redor e esta percepção está mutuamente relacionada a nossa ação.

Dessa forma, torna-se possível elaborar uma reflexão sobre o “descobrir-caminho”<sup>14</sup> (INGOLD, 2003) como uma forma de conhecimento ambulatório (INGOLD, 2015), adquiridos através das práticas (no caso, as percepções desenvolvidas através do ato de pedalar na cidade). Segundo Ingold,

o descobrir-caminho é entendido como desempenho habilidoso pelo qual o viajante, cujos poderes de percepção e de ação foram afinados através de experiências anteriores, “sente seu caminho” rumo a seu objetivo, ajustando continuamente seus movimentos em resposta ao monitoramento perceptivo contínuo do seu entorno (INGOLD, 2003: 2)

Essa abordagem, muito discutida na área da Psicologia Ecológica, quebra com a ideia de que existem estruturas que estão no mundo e estruturas mentais, de forma separada. Através do ato de descobrir-caminho o “ator-perceptor” está imerso em um contexto relacional com o ambiente, que está constantemente se formando através do movimento e das experiências perceptivas que são vivenciadas.

A ideia do “descobrir-caminho” foi pensada como um contraponto à noção de mapa (seja ele físico ou mental). Um mapa é um espaço

---

<sup>14</sup> “wayfinding” é o termo originalmente utilizado por Ingold.

absoluto e exterior ao observador, onde os objetos encontram-se dispostos de forma fixa e imutável. É uma representação em menor escala do mundo.

O mapa, dessa forma, ignora a experiência do ser-no-mundo na medida em que trabalha com uma representação onde o observador é exterior a ela. Nesta superfície imóvel em que ele é reproduzido, todos os detalhes dos trajetos indicados a partir de uma visão exterior e superficial, são deixados de lado.

Ao se mover diferentes caminhos de possibilidades se mostram, junto com obstáculos, calçadas, atalhos, plantas, pessoas, animais, etc., e todos estes estão possivelmente influenciando no caminho do ciclista, que explora o ambiente e suas possibilidades na medida em que se desloca por ele.

Pensar a prática do ciclismo através da ideia de “descobrir-caminho” significa repensar os trajetos percorridos. Ao contrário de um sujeito que observa a figura de um mapa e um organismo que está exterior ao ambiente, temos um ciclista que vive esta cidade, através de caminhos de observação que são constantemente percebidos conforme ele se movimenta. A percepção está, assim, na relação entre organismo e ambiente e nos “*affordances*” presentes nessa relação.

Segundo Gibson (GIBSON, 1979: 127), que posteriormente serviu de influência para Ingold (INGOLD, 2015: 129), o ambiente não existe em si, ele existe tal como é percebido, e o que nós percebemos dele são os “*affordances*”, que podemos entender como significados/capacidades de ação, uma espécie de “reconhecimento”. Esta noção de *affordance*, permite entender que

A percepção, portanto, não é uma questão de atribuir algum significado ao objeto - de reconhecê-lo como pertencendo a um certo tipo ao qual determinados usos possam ser atrelados -, mas de descobrir significado no próprio processo de uso (INGOLD, 2015: 129).

Assim, na medida em que as formas de perceber o mundo são relacionadas à experiência, a percepção que o ciclista tem da cidade em que ele pedala é completamente diferente da percepção do pedestre que caminha pela mesma cidade, do motorista que dirige, e assim por diante, já que todos estes tem maneira distintas de se relacionar com a mesma.

É assim que se forma a cidade “bicicletável”, uma cidade vivida e percebida pelo ciclista que nela pedala.

Essa cidade se forma através de caminhos de conhecimento que são trilhados no dia a dia de quem pedala. Este movimento de perambulação é pensado por Ingold através da noção de “peregrinação”:

O peregrino está continuamente em movimento. Mais estritamente, ele *é* o seu movimento. Assim como acontece com os Inuit no exemplo apresentado acima, o peregrino é exemplificado no mundo como uma linha de viagem. É uma linha que avança da ponta conforme ele prossegue, em um processo contínuo de crescimento e desenvolvimento, ou de autorrenovação. (INGOLD, 2015: 221).

Movimento e conhecimento estão estritamente relacionados, “nós conhecemos enquanto caminhamos [ou pedalamos!], de lugar para lugar” (INGOLD, 2003: 11), por meio de um processo dinâmico e engajado de perceber o mundo.

Ainda relacionando movimento e conhecimento, torna-se possível se apropriar da comparação de Certeau entre o ato de falar e o ato de caminhar. O mesmo fala em uma “tríplice função enunciativa” capaz de explicar esta comparação, na medida em que:

É um processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre (assim como o locutor se apropria e assume a língua); é uma realização espacial do lugar (assim como o ato de palavra é uma realização sonora da língua); enfim, implica relações entre posições diferenciadas, ou seja, “contratos” pragmáticos sob a forma de movimentos (assim como a enunciação verbal é “alocução”, “coloca o outro em face” do locutor e põe em jogo contratos entre colocutores). O ato de caminhar parece portanto encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação. (CERTEAU, 1998: 177).

Dessa forma, Certeau fala em uma “enunciação pedestre”, fazendo um paralelo entre a enunciação linguística e a enunciação pedestre. Acredito que o mesmo pode ser pensado através do ciclismo. Do mesmo modo que a linguagem, o pedalar pela cidade é uma atividade que se renova através da prática, no cotidiano. Por isso, prevalece a ideia de um conhecimento ambulatório.

Assim, mesmo que exista uma ordem espacial das coisas no ambiente urbano, com caminhos por onde é permitido passar (ruas, avenidas, etc.), obstáculos (pedras, buracos, calçadas irregulares, etc.) e proibições (como muros, por exemplo), o ciclista está constantemente atualizando e renovando esta ordem.

A cidade “bicicletável” está sempre sujeita a variações e improvisações. Cada trajeto é uma nova descoberta, um novo caminho que privilegia ou não determinados elementos espaciais, “faz outras coisas com a mesma coisa e ultrapassa os limites que as determinações do objeto fixavam para o seu uso” (CERTEAU, 1998: 178).

Assim, calçadas passam a ser utilizadas, corredores entre os automóveis (por onde costumam passar as motos), praças, túneis e até mesmo escadarias, do mesmo modo que as ciclovias e ciclofaixas, que na teoria seriam lugares privilegiados aos ciclistas, acabam sendo deixados de lados por falta de manutenção, buracos no caminho, e outras razões.

Ainda inspirada em Certeau e suas reflexões sobre a caminhada, digo que da mesma forma, a atividade de pedalar na cidade cria uma “organicidade móvel do ambiente” (CERTEAU, 1998: 179) num jogo de affordances e retórica<sup>15</sup> onde os percursos, assim como as frases, estão sempre sendo moldados.

Por fim, faço uma analogia entre os caminhos percorridos pelo ciclista na cidade e as “linhas de devir” de Deleuze. Segundo o mesmo, a vida é vivida através de linhas e cada indivíduo tem a sua própria. Estas linhas formam um ambiente fluído e remete, novamente, às veias e vasos capilares de um corpo. A cidade é, assim, um organismo vivo.

De acordo com Ingold e o conceito de peregrinação já apresentado, conforme nos movemos estamos traçando linhas imaginárias, as linhas de devir das quais Deleuze fala. Essas linhas formam um emaranhado de fios que se entrelaçam e se misturam de forma complexa, o qual o autor define como “malha”<sup>16</sup>. Nessa malha “cada fio é um modo de vida, e cada nó um lugar” (INGOLD, 2015:

---

<sup>15</sup> Ainda fazendo analogias entre a linguagem e as caminhadas pela cidade, Certeau fala em “retóricas ambulatórias”, para exemplificar que moldar frases é equivalente a moldar percursos (CERTEAU, 1998: 179).

<sup>16</sup> Ingold utiliza a definição de “malha” como alternativa à teoria do ator-rede formulada por Latour. Para mais informações ler: INGOLD, Tim. “Estar Vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição”. 2015. pp. 138-140.

224). Um lugar, portanto, seriam os pontos onde esses fios de vida se entrelaçam.

Dessa forma, Ingold está afirmando que viver é estar ao longo desses caminhos. A habitação são as próprias linhas que se formam na medida em que nos movemos. Assim, este trecho de Certeau serve muito bem para ilustrar a reflexão aqui proposta:

Caminhar [e do mesmo modo, pedalar] é ter falta de lugar. É o processo indefinido de estar ausente e à procura de um próprio. A errância, multiplicada e reunida pela cidade, faz dela uma imensa experiência social da privação de lugar - uma experiência, é verdade, esfarelada em deportações inumeráveis e ínfimas (deslocamento e caminhadas [pedaladas, no caso], compensada pelas relações e os cruzamentos desses êxodos que se entrelaçam, criando um tecido urbano [ou seja, uma malha!], e posta sob o signo do que deveria ser, enfim, o lugar, mas é apenas um nome, a Cidade. (CERTEAU, 1998: 183).

Continuando este raciocínio, é possível fazer uma relação com um aplicativo muito utilizado pelos ciclistas urbanos, o “Strava”. Este se caracteriza como um dispositivo no qual, através de um sinal de GPS normalmente do próprio celular, o ciclista consegue registrar o caminho que faz. No fim do percurso, ele mostra no mapa uma linha que representa o caminho que foi percorrido junto com vários dados e informações sobre o desempenho do mesmo (como velocidade média, distância, ganho de elevação, etc.).

Mas aqui, destaco principalmente a função de representar o trajeto percorrido. Diferente de um mapa de navegação ou o mapa de uma cidade, o Strava é normalmente utilizado como maneira de registrar os caminhos e quilômetros percorridos pelo ciclista, e não como uma forma de se localizar na cidade ou de ir de um ponto fixo até outro.

Apesar da crítica de Ingold à noção de mapa, por acreditar que esta reduz as vivências, as especificidades do ambiente e as experiências, o Strava se mostra uma maneira interessante de ilustrar o que seriam estas linhas de devir, que surgem no próprio ato de mover-se.

Encerro, portanto, citando um conhecido poema de Antonio Machado que ilustra bem esta ideia (fazendo uma analogia ao ato de

caminhar e pedalar, como duas atividades que deste ponto de vista, se mostram muito semelhantes):

Caminante, son tus huellas  
el camino y nada más;  
Caminante, no hay camino,  
se hace camino al andar.  
Al andar se hace el camino,  
y al volver la vista atrás  
se ve la senda que nunca  
se ha de volver a pisar.  
Caminante no hay camino  
sino estelas en la mar.

(Antonio Machado).





## CONCLUSÃO

Este trabalho foi uma interessante oportunidade de dialogar com os autores que tenho lido e me interessado neste último ano. Como já dito desde o começo, surgiu de uma tentativa de entender as noções de movimento, desenvolvimento de habilidades, destreza e percepção do ambiente, no contexto do ciclismo urbano e como estas questões podem estar diretamente relacionadas com a forma como percebemos a cidade.

Para isso, propus que estes debates fossem pensados a partir de uma abordagem ecológica, unindo a Antropologia à outras áreas do conhecimento, entre elas a Psicologia, o Urbanismo e a Biologia, por exemplo.

Esta, portanto, foi uma primeira aproximação ao meu objeto de pesquisa: os ciclistas que pedalam na cidade de Florianópolis, onde pretendo realizar um denso trabalho etnográfico nos próximos anos de mestrado, continuando a pesquisa a qual dei início através deste trabalho de conclusão de curso.

Há na Antropologia e na áreas das Ciências Humanas em geral, diversos estudos sobre Ciclismo, mas estes em sua maioria estão voltados para questões como mobilidade urbana, ativismo político, pesquisas sobre movimentos específicos realizados pelos ciclistas, etc., porém, desde que dei início a este projeto, não encontrei nenhum trabalho que unisse ciclismo urbano e estes debates pensados pelos autores aqui discutidos, ainda mais na área da Antropologia.

Acredito que pensar a Antropologia Urbana em diálogo com estes autores e uma perspectiva ecológica que une suas propostas, pode ser uma interessante novidade na área. Assim, aquela proposta de se realizar uma Antropologia *na* cidade, ao invés de uma Antropologia *da* cidade, pode ser atualizada, se unido à noção de que esta cidade é construída pelas práticas e que estas fazem com que existam diversas percepções e formas diferentes de viver a mesma.

A antropologia a qual tradicionalmente estamos acostumados a ler e estudar, costumava focar sua atenção muito mais às falas de seus “nativos” (seus discursos, mitos, símbolos, significados e representações) do que às suas técnicas, práticas e habilidades.

Aqui, procurei despertar a atenção para um outro olhar, uma outra maneira de se fazer antropologia, que tem sido sustentada por alguns autores citados ao longo deste trabalho, que busca pensar as práticas também como uma forma de conhecimento. Habitar, portanto, é conhecer, viver e perceber o mundo.

Concluindo, posso dizer que este, antes de solucionar dúvidas e trazer respostas, serviu para me proporcionar novas questões de pesquisa para os próximos anos que pretendo estudar o tema aqui apresentado, entre elas:

Como ocorre a interação corpo/bicicleta? E como desenvolvemos a habilidade de pedalar? Que tipo de “inteligência cinestésica” (SHEETS-JOHNSTONE, 1999) e “habilidades motoras” (BERNSTEIN, 1996) se

desenvolvem nesta atividade? Na prática, como exatamente funciona o “descobrir-caminho” no meio urbano, pensado através do ciclismo?

Estas são apenas algumas das questões iniciais que irão nortear meu trabalho a partir de então. Porém, desta vez, de maneira muito mais engajada, através do relato etnográfico sobre o ciclismo na cidade de Florianópolis/SC e de uma reflexão mais aprofundada sobre estes debates envolvendo percepções e técnicas.

Por hora, me considero realizada com o aprendizado proporcionado por esta pesquisa, e reforço que a saída para estas questões levantadas é um debate que quebre com a tradicional divisão entre corpo/mente (assim como as demais dualidades já questionadas anteriormente) pensando o desenvolvimento de habilidades e do corpo como um conhecimento que é adquirido através das práticas e do próprio movimento, que nos permite conhecer e aprender na medida em que nos movemos.

## REFERÊNCIAS

ADOLPH, K. & KRETCH, KARI. "Gibson's theory of perceptual learning". 2015.

BATESON, Gregory. "Steps to an ecology of mind". San Francisco: Chandler Pub. Co. 1972.

BECKER, Howard. "Conferência: A Escola de Chicago". In: Revista MANA 2(2), 1996, pp. 177 a 188.

BORTOLUZZI, Camila. "Algumas contribuições metodológicas sobre a mobilidade em bicicleta". 19 Mai 2012. ArchDaily Brasil. In: <http://www.archdaily.com.br/49561/algumas-contribuicoes-metodologicas-sobre-a-mobilidade-em-bicicleta>

BOTELLA, Diego Ortega; MARTÍNEZ-NOVO, Rodrigo. "Ciudades a motor y pedales: apuntes para despejar la confusa selva urbana". In: Revista de Antropología Experimental, n. 16, p. 71 a 85, Universidad de Jaén, 2016.

CERTEAU, Michel de. "A invenção do cotidiano: artes de fazer". Petrópolis: Vozes, 1998.

DUTRA, Rogéria Campos de Almeida; RIBEIRO, Nádia Oliveira Vizotto. "A Antropologia Urbana no Brasil". In: Revista da Universidade Federal de Juiz de Fora, vol. 8, n. 1, p. 127 a 138, 2013.

HORTON, Dave; ROSEN, Paul; COX, Peter. "Cycling and Society". 2007. Ashgate.

INGOLD, Tim. "Da transmissão de representações à educação da atenção". In: Educação, Vol. 33, n. 1, Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. 2010.

\_\_\_\_\_. "Making". 2013.

\_\_\_\_\_. "The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill". London and New York. 2000.

\_\_\_\_\_. “Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais”. Horizontes Antropológicos. 2012.

\_\_\_\_\_. “Jornada ao longo de um caminho de vida – Mapas, descobridor-caminho e navegação”. Tradução do cap. 13 de “The Perception of the environment: Essays livelihood, dwelling and Skill”. Londres: Routledge, 2000, p. 219-242.

LATASH, Mark L. “Dexterity and Its Development Resources for Ecological Psychology”. Lawrence Erlbaum Associates: New Jersey. 1996.

LÉVI-STRAUSS, CLAUDE. “A crise moderna da Antropologia”. In: Revista de Antropologia, vol. 10, n. 1 e 2, 1962.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. “Da periferia ao centro: trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana”. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2012.

MERLEAU-PONTY, Maurice. “Fenomenologia da Percepção”. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

PEREIRA, Alexandre Barbosa. Sem título. São Paulo: Revista de Antropologia, USP, 2013, vol. 56, nº 2, pp. 589-596.

PICK Jr, Herbert. “Eleanor J. Gibson: Learning to perceive and perceiving to learn”. 1992.

RIO, João do. “A alma encantadora das ruas”. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, vol. 4. 1995.

ROLNIK, Raquel. “Blog da Raquel Rolnik”.

<https://raquelrolnik.wordpress.com/>

\_\_\_\_\_. e KLINTOWITZ, Danielle. “(I)Mobilidade na cidade de São Paulo”. Revista de Estudos Avançados, nº 25. 2011.

SAUTCHUCK, Carlos Emanuel. “O arpão e o Anzol: técnica e pessoa no estuário do Amazonas”. Brasília. UnB. 2007.

SENNETT, Richard. "The classic schools of urban studies: An Introduction". In: Classic essays on the culture of cities. New Jersey, Brandels University, 1969. pp. 3 a 19.

\_\_\_\_\_. "Arterias y venas". In: Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Madrid: Alianza Editorial.

SHEETS-JOHNSTONE, "Primacy of Movement". 1999.

VELHO, Gilberto. "Antropologia Urbana: Encontro de tradições e novas perspectivas". In: Sociologia, problemas e práticas, nº 59, 2009, pp. 11 a 18.

\_\_\_\_\_. "Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea". Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1981.

\_\_\_\_\_. "Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas". Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.,